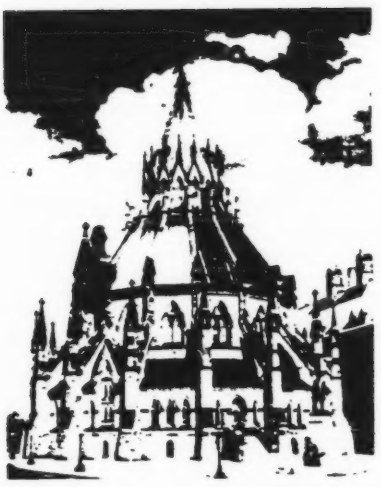
THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

Jacques Rousseau

Law and Government Division
Research Branch
Ottawa

24 February 1986



LIBRARY OF PARLIAMENT

THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

Jacques Rousseau

Law and Government Division
Research Branch
Library of Parliament
Ottawa

24 February 1986

BACKGROUND PAPER FOR PARLIAMENTARIANS

© Minister of Supply and Services Canada 1987

Cat. No. YM32-2/143E

ISBN 0-660-12435-1

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

TABLE OF CONTENTS

Page

INTRODUCTION..... 1

THE SCOPE OF THE APPLICATION OF THE TDGA AND THE TDGR..... 2

A. The Constitutional Context..... 2
B. Activities within the Purview of the TGDA AND TDGR..... 4

PUBLIC SAFETY WITH RESPECT TO THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS: REGULATORY REQUIREMENTS..... 7

A. The TDGA..... 7
B. The TDGR..... 9

CONCLUSION..... 12

APPENDIX

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

INTRODUCTION

Canada, as everyone knows, is a vast country. It is normal therefore that the transportation of goods across this great landscape has been and continues to be a key factor in the country's economic development. A wide range of goods are transported, some of which qualify as "dangerous". These include toxic chemicals and highly flammable or explosive products.

In the past, accidents involving such dangerous products have occurred. Unfortunately, it is more than likely that accidents like these will happen again in the future. An example of one bad accident comes to mind, namely the derailment of a train transporting flammable products and toxic gas in Mississauga, Ontario in 1979. This incident spawned some government reaction. The Mississauga derailment led, after several failed attempts, to the adoption by Parliament in 1980 of the Transportation of Dangerous Goods Act (TDGA).(1) This legislation and the voluminous accompanying Transportation of Dangerous Goods Regulations (TDGR)(2) adopted in 1985 now constitute the cornerstone of a series of regulations to be followed when transporting dangerous goods by air, water, rail or road. The scope of application of this series of regulations is very broad. Section 3(1) of the TDGA stipulates that the legislation "applies to all handling, offering for transport and transporting of dangerous goods, by any means of transport, whether or not for hire or reward and whether or not the goods originate from or are destined for any place or places in Canada".

---

(1) S.C. 1980-81-82-83, c. 36; amended by: S.C. 1980-81-82-83, c. 165, section 43; S.C. 1983-84, c. 40, section 73 and number 24.

(2) SOR/85-77, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 393; amended by: SOR/85-314, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 1750; SOR/85-585, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 2938; SOR/85-609, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 2982.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

It would be timely, at this point, to recall the constitutional context in which the TDGA was adopted. The legislation is a so-called "umbrella" statute that potentially applies to all modes of transportation, regardless of their intraprovincial or interprovincial nature. The legislation also applies to the transporting of dangerous goods by a commercial firm or by a private individual such as a consumer.

After outlining the scope of the application of the TDGA and the TDGR, this paper will briefly describe the regulations with which individuals engaged in this type of activity must now comply.

THE SCOPE OF THE APPLICATION OF THE TDGA AND THE TDGR

A. The Constitutional Context

From a constitutional standpoint, the TDGA is not a statute governing transportation. Except in the case of air transportation, jurisdiction over transportation is shared; the provinces have responsibility for transportation within their boundaries while interprovincial transportation is within the purview of the federal government.(1) The field of aeronautics comes under federal jurisdiction.(2) As the Minister of Transport remarked when he appeared before the Standing Senate Committee on Transport and Communications,(3) the TDGA is based rather on the federal Parliament's power to enact legislation for "peace, order and good government". However, as far as the implementation of the TDGA is concerned, it is anticipated that the federal Minister of Transport will be able to negotiate with the provinces agreements respecting intraprovincial modes of transportation.(4) Where an agreement is entered into with a

---

(1) P.W. Hogg, Constitutional Law of Canada, 2nd ed., Toronto, Carswell, 1985, p. 483 to 498.

(2) Ibid., p. 495 to 498.

(3) Canada, Senate, Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings, March 26, 1985, p. 1:20.

(4) TDGA, section 25(1)(a).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

province, section 32(2) of the TDGA authorizes the federal Cabinet to proclaim the coming into force of the TDGA and the TDGR in that province. In the case of an impasse, section 32(4) provides the government with the option of acting unilaterally:

> Where the Minister is satisfied that despite reasonable efforts over a period of twelve months after the commencement of negotiations or such longer period as the Minister considers reasonable, an agreement pursuant to paragraph 25(1)(a) has not been entered into with a province, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, by proclamation make any provision authorized under subsection (2) as if an appropriate agreement had been entered into.

The fact is that the federal government proclaimed the coming into force of the regulatory requirements provided for in the TDGR on July 1, 1985, but only as these apply to modes of transport which traditionally come under federal jurisdiction. Practically speaking, intraprovincial transport by road within Canada is the only important mode of transport not covered by these regulations.

This is not to say that the transportation by road of dangerous goods between two points within a given province is not regulated. Indeed, this mode of transport is subject to the same regulatory requirements as interprovincial road transportation, in view of the fact that the provinces have adopted legislation in this area and have enforced the TDGR within their boundaries. As of February 1, 1986, all the provinces and the Northwest Territories had adopted such legislation, while the Yukon is expected to take similar action on April 1, 1986.

The provinces have not invoked their jurisdiction over intraprovincial transport as their constitutional grounds for getting involved in this sector of activity. They cite rather their jurisdiction over the use of provincial roads,(1) recognized as being their domain in the judgment handed down in the case of the Attorney General of Ontario v. Winner.(2)

---

(1) Canada, Senate, Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings, June 25, 1985, p. 9:19 (testimony given by Mr. T.D. Ellison, Director General, Transportation of Dangerous Goods, federal Department of Transport).

(2) (1954) A.C. 541.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

In summing up this brief overview of the constitutional aspects of this issue, it bears mentioning that Alberta and Quebec contend that both the federal and the provincial legislation governing the transportation of dangerous goods come under the heading of transportation law and, as such, fall within the jurisdiction of one of the two orders of government, depending on whether the activity in question is limited to the movement of goods within a province. Given their stand on this issue, these two provinces believe that sections 25(1)(a) and 32(2) of the TDGA are unconstitutional and that the federal government can therefore not implement the TDGA as it applies to intraprovincial modes of transport, as these sections now authorize it to do. This being so, it should be remembered for now that owing to the combined effect of the federal, provincial and territorial legislation, this entire sector of activity is subject to the same regulatory requirements.

B. Activities within the Purview of the TGDA and TDGR

As we have already seen, section 3(1) of the TDGA stipulates that this legislation and the TDGR apply to all handling, offering for transport and transporting of dangerous goods, whether or not for hire or reward. The legislation does, however, allow a number of exemptions.

Exempted activities include those coming under the sole direction or control of the Department of National Defence,(1) and the handling, offering for transport and transporting, firstly, of oil or gas by pipeline that is governed by the National Energy Board Act, by the Oil and Gas Production and Conservation Act or by the law of a province(2) and secondly, of dangerous goods in bulk within the meaning of the Canada Shipping Act.(3) Exempted activities also include the handling, offering for transport and transporting of goods for which the Minister or

(1) TDGA, section 3(3)(b).

(2) TDGA, section 3(4).

(3) Ibid., section 3(5).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

a person designated by him has issued a permit in accordance with the regulations.(1) Finally, the Governor in Council may proclaim, by regulation, exemptions to both the TDGA and the TDGR. Section 21 (e) and (f) of the TDGA confer this power.

> 21. The Governor in Council may make regulations generally for carrying out the purposes and provisions of this Act and, in particular, but without restricting the generality of the foregoing, may make regulations:
> [...]
> (e) exempting from the application of this Act and the regulations or any provision thereof the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in such quantities or concentrations, in such circumstances, at such places, premises or facilities, for such purposes or in such containers, packaging or means of transport as are specified in the regulations;
>
> (f) prescribing the manner of identifying any quantities of concentrations of dangerous goods exempted pursuant to paragraph (e);
> [...]

Persons engaged in activities not governed by the TDGA or by the TDGR may, however, be ordered by the Minister, in accordance with section 28 of the TDGA, to cease such activities or to conduct them in accordance with the manner directed:

> 28. Where the Minister or a person designated by the Minister considers it to be necessary for the protection of public safety, property or the environment in any case not provided for by this Act and the regulations, he may, subject to any regulations made pursuant to paragraph 21(r), direct any person engaged in handling, offering for transport or transporting dangerous goods to cease any such activity or to carry it on in the manner directed.

The Governor in Council made extensive use of the power to make regulations to provide for exemptions since these account for 14 pages of the TDGR. It should, however, be noted that these exemptions are often applicable only if certain conditions respecting the safety of operations are met. For example, section 2.29.1 of the TDGR stipulates the following:

---

(1) Ibid., section 3(3)(c).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

2.29.1 Subject to part IX, these Regulations do not apply to the handling, offering for transport or transporting of samples of explosives solely by a road vehicle if

a) the quantity of samples does not exceed
   (i) 25 kg net explosives quantity, or
   (ii) where the explosives are contained in an article, not more than 50 articles;

b) the samples are constantly in the custody and control of the owner of the explosives or his agent;

c) no other dangerous goods are carried as cargo on or in the vehicle; and

d) the road vehicle is not a public passenger road vehicle.

Despite the large number of exemptions, it should not be forgotten that the TDGA applies to all persons who handle, offer for transport or transport dangerous goods except in the case of an exception specifically provided for. The Schedule of the TDGA gives a general idea of the dangerous goods covered by the legislation.(1) The TDGR apply to dangerous goods, from the moment they leave the manufacturing or packing facility for shipping purposes until the time they arrive at the unloading point for ultimate use or disposal. For persons engaged in industrial or commercial activities connected with such goods, the situation may be summarized as follows: the TDGA and the TDGR impose legal obligations on the carriers, manufacturers, shippers, distributors and middlemen.

It is not necessary for a person to be engaged in an industrial or commercial activity involving dangerous goods in order to be subject to the TDGR. Here again, the exemptions reveal the broad application of the regulations. Section 2.20(1) of the TDGR could very well be referred to as the "Winnabago" exemption. It reads in part as follows:

---

(1) A copy of the Schedule is attached to this document.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

> 2.20(1) ... these Regulations do not apply to the handling, offering for transport or transporting by a road vehicle that is a recreational type vehicle, of dangerous goods that are necessary for the operation of the recreational vehicle or for recreational purposes.

Equally significant for the scope of the application of the TDGR is their section 2.21(1) (as amended), which sets out the conditions in which a consumer who purchases in a retail outlet an item covered by the Regulations, and transports it to his home, is not bound to observe all the legal requirements. Finally, it is worth mentioning that there is an exemption for prosthetic devices "attached to or implanted in an individual" who is travelling by plane, ship, train or road vehicle.(1)

This brings us to the contents of the TDGA and the TDGR.

PUBLIC SAFETY WITH RESPECT TO THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS: REGULATORY REQUIREMENTS

A. The TDGA

Although the TDGA does not itself contain any rules to be followed in transporting dangerous goods, it does set forth certain important elements with respect to the implementation of such rules, and the prevention of or redress for damages caused by an accident.

With respect to infractions, the TDGA makes it illegal to handle or offer to transport or transport any dangerous goods unless safety provisions are strictly observed and the containers meet the prescribed safety standards and are marked with a regulation safety mark.(2) It is also against the law to affix a regulation safety mark to a container unless the container meets the required safety standards.(3) These provisions apply to all means of transport for which safety standards have been specifically established.

---

(1) TGDR, sec. 2.3(e).

(2) TDGA, sec. 4

(3) Ibid., sec. 5.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

Infractions can result in very severe penalties. A maximum fine of $50,000 for a first offence and of $100,000 for any subsequent offence may be imposed.(1) Anyone found guilty of breaking the law is liable, upon summary conviction, to a maximum prison term of two years.(2) Proceedings by way of summary conviction are barred by the TDGA after two years(3) have elapsed from the date of the infraction. No one may be found guilty under this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with it and with the regulations.(4)

The TDGA contains provisions governing responsibility in case of accidents. It obliges the persons responsible for dangerous goods to take the emergency measures required to reduce or mitigate property damage and injuries caused by leaks or emissions of the substances involved.(5) A duly authorized inspector may take analogous measures when circumstances so dictate,(6) and he is also empowered to request that emergency measures be taken by any person whom he considers qualified.(7) This person incurs no personal liability, either civil or criminal, for actions performed in these circumstances.(8)

The TDGA provides that the Crown may take the necessary steps to recover the costs of emergency measures from these people whose fault or negligence caused or contributed to causing the accident,(9) and in such cases the defendant is presumed liable.(10) That is, if someone owns or is responsible for dangerous goods, he is presumed guilty if an accident

---

(1) Ibid., sec. 6(1)(a).

(2) Ibid., sec. 6(1)(b): infractions under other sections of the TDGA may result in a maximum fine of $10,000 or a year's imprisonment, under the provisions of sec. 6(2).

(3) Ibid., sec. 6(3).

(4) Ibid., sec. 8.

(5) Ibid., sec. 17(2).

(6) Ibid., sec. 17(3).

(7) Ibid.

(8) Ibid., sec. 17(5).

(9) Ibid., sec. 18(1).

(10) Ibid., sec. 18(2).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

occurs unless he is able to prove that he complied with the Act and the Regulations. If two or more such persons are involved in an accident, they are held jointly liable for damages.(1) Legal proceedings under this Act must be instituted within two years from the date of the incident.(2)

The rules that must be followed in handling, offering for transport and transporting dangerous goods, are set down in the TDGR, passed by the Governor in Council under the powers conferred by section 21 of the TDGA.

B. The TDGR

When the Minister of Transport appeared before the Standing Senate Committee on Transport and Communications, he explained that the ultimate aim of the TDGR is to create a set of uniform regulatory requirements applying to all means of transport.(3) Before the TDGR existed, various regulations governed the transportation of dangerous goods, such as the Dangerous Goods Shipping Regulations,(4) sections 38 to 66 of the Explosives Regulations(5) and the Transport Packaging of Radioactive Materials Regulations.(6) These regulations are still in effect, and the TDGR refer to them from time to time, for example in section 5.4(1) dealing with Class 7 dangerous goods (radioactive materials):

---

(1) Ibid., sec. 18(1).

(2) Ibid., sec. 18(7).

(3) Canada, Senate, the Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings, March 26, 1985, p. 1:13.

(4) SOR/81-951, Canada Gazette, 1981, Part II, p. 3525.

(5) CRC 1978, c. 599; amended by: SOR/80-488, Canada Gazette, 1980, Part II, p. 2353; SOR/82-779, Canada Gazette, 1982, Part II, p. 2837; SOR/82-824, Canada Gazette, 1982, Part II, p. 3046; SOR/82-946, Canada Gazette, 1982, Part II, p. 3614; SOR/83-851, Canada Gazette, 1983, Part II, p. 4150; SOR/84-320, Canada Gazette, 1984, Part II, p. 1656.

(6) SOR/83-740, Canada Gazette, 1983, Part II, p. 3553 and the following corrigenda: Canada Gazette, 1983, Part II, p. 3984; Canada Gazette, 1984, Part II, p. 1095.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

> 5.4(1) No person shall handle, offer for transport or transport dangerous goods that are included under Class 7, unless the safety marks for the dangerous goods are in compliance with the requirements for safety marks set out in the Transport Packaging of Radioactive Materials Regulations

Although these regulations continue to apply, it should be noted that section 31 of the TDGA stipulates that where there are discrepancies between the TDGR and any other regulation, the former shall override the latter. As the TDGR are developed, the "old" regulations will gradually be superseded.

The TDGR currently has thirteen parts, and a fourteenth, on ticketing certain offences, is expected to be added at some future date. The parts now in force and the schedules make up a document of 521 pages. Part I contains definitions. Part II deals with the application of the TDGR; it defines the exemptions. Part III deals with the classification of dangerous goods; it should be noted that the classification system that has been adopted conforms to that formulated by the United Nations, with very few exceptions. Part IV spells out the documentation that must accompany any shipment of dangerous goods. Part V defines the safety marks that must be affixed to the goods and to their means of transport. Parts VI, VII and VIII set standards and safety rules: for example, section 7.4 forbids anyone to "handle or offer for transport two or more dangerous goods that are contained in the same packaging, if a mixture of the dangerous goods would result in an evolution of heat or gas, or would produce a corrosive, that could endanger the packaging". These three parts are currently at the "skeletal" stage.(1) Part IX deals with the training that must be given to employees involved in activities relating to dangerous goods and with the reports that must be filed if an accident occurs. Part X deals with the procedure to be followed when the Department or a person designated by the Department issues an order under section 28 of the TDGA. Part XI deals with permits of exemption and equivalent levels of safety. Part XII requires

---

(1) Canada, Senate, Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings, April 2, 1985, p. 2:14 (testimony by Mr. M.J. Monteith, Director, Regulatory Requirements, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

persons who are not residents of Canada to designate a Canadian agent if they wish to handle, offer for transport or transport, dangerous goods [in Canada]. Finally, Part XIII deals with the powers of inspectors. Schedules II and III contain other regulatory requirements.

The contribution of the TDGR to improved public safety has received a number of favourable comments from witnesses appearing before the Standing Senate Committee on Transport and Communications. In its recently tabled report on this subject, the Committee quotes the following testimony:

> I would point out again that the transport of dangerous goods regulations will improve safety in the sense of upgrading packaging standards and containment standards. It will also create an identification system, but that identification system will help minimize danger by requiring perhaps separation of goods or that you cannot carry certain very dangerous substances in the same vehicle as other dangerous substances. The major benefit of this is to identify a situation that arises after a train has gone off the tracks, or after a truck has had an accident. It will not stop a railway track from splitting at Pettawawa. It will not stop a truck from skidding on ice or a motorist cutting off a truck or a truck driver who has not had enough rest. It will not stop those kinds of accidents at all. I am afaid there is a bit of a public perception that if these regulations were here, that all manner of hazards would disappear. They certainly will not. It should allow serious hazards to be handled in a safer manner.(1)

On completion of its consideration of the TDGR, however, the Standing Senate Committee on Transport and Communications did comment that the document was so complex that many of the people to whom it applies would be unable to determine the regulatory requirements by reading the TDGR themselves. Noting that information booklets had been produced for the industry, the Committee recommended that information programs designed for the general public be set up. Along other lines, the Committee also

---

(1) Canada, Senate, Standing Senate Committee on Transport and Communications, Sixth Report, (Transportation of Dangerous Goods) February 1986, p. 11 (extract from the testimony of Mr. A.T. MacLaren, Executive Director of the Canadian Trucking Association).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

recommended that a proof of solvency, in the form of liability insurance or any other form the Department found satisfactory, be required from people involved in the transportation of dangerous goods, as the Minister is empowered by section 19(1) of the TDGA to require. The Committee set the amount of the insurance at $1,000,000. It does not believe that this amount is sufficient, given the possible gravity of the financial consequences of an accident involving dangerous goods, but the briefs submitted by representatives of the Insurance Bureau of Canada were unequivocal: the insurance industry is categorically not in a position to supply coverage above $1,000,000. Nor is the industry prepared to supply insurance policies covering pollution damage. The Committee thus stressed that the requirement of supplying proof of solvency to the amount of $1,000,000 should be considered a temporary solution, and that satisfactory solutions to these problems had still to be found.

CONCLUSION

The passage of the TDGA and the TDGR constitutes an attempt to rationalize the regulation of the transportation of dangerous goods across Canada. This rationalization, as we have seen, is not yet complete. Obviously it will have to be completed: if not, a certain fragmentation will persist in the rules governing this area of activity.

Certain problems had not been settled at the time the TDGR came into force, and still have not been settled, as the Standing Senate Committee on Transport and Communications pointed out in its Report. This document has touched on some of those problems.

It might be wise for Parliament, through one of its committees, to examine developments in this area after a certain time has elapsed. Section 30 of the TDGA requires that, "as soon as possible" after the end of each year, the Minister table to Parliament a report on the administration and enforcement of the Act during that year. Perhaps the tabling of the Minister's report could be followed by an overall examination of developments in the rationalization of the regulations and in solutions to the problems left pending when the TDGR were passed.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

APPENDIX

Classification of Dangerous Goods(1)

Class 1—Explosives, including explosives within the meaning of the *Explosives Act*

Class 2—Gases: compressed, deeply refrigerated, liquefied or dissolved under pressure

Class 3—Flammable and combustible liquids

Class 4—Flammable solids; substances liable to spontaneous combustion; substances that on contact with water emit flammable gases

Class 5—Oxidizing substances; organic peroxides

Class 6—Poisonous (toxic) and infectious substances

Class 7—Radioactive materials and prescribed substances within the meaning of the *Atomic Energy Control Act*

Class 8—Corrosives

Class 9—Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in Council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class

---

(1) Transportation of Dangerous Goods Act, S.C. 1980-81-82-83, c. 36, Schedule.

BP-143F

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Jacques Rousseau

Division du droit et
du gouvernement
Service de recherche
Ottawa

le 24 février 1986

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Jacques Rousseau

Division du droit et
du gouvernement
Service de recherche
Bibliothèque du Parlement
Ottawa

le 24 février 1986

ÉTUDE GÉNÉRALE
POUR LES PARLEMENTAIRES

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

N° de cat. YM32-2/143F

ISBN 0-660-92021-2

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION..... 1

L'ÉTENDUE DE L'APPLICATION DE LA LTMD ET DU RTMD..... 2

A. Le contexte constitutionnel..... 2
B. Les activités assujetties..... 4

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES: LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES..... 7

A. La LTMD..... 7
B. Le RTMD..... 9

CONCLUSION..... 13

ANNEXE

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

INTRODUCTION

Le Canada, on le sait, est un pays immense. Aussi est-il normal que le transport de marchandises d'un bout à l'autre de son territoire ait été et continue d'être un facteur clé du développement économique. Toutes les marchandises que l'on transporte ne sont pas de même nature, et certaines d'entre elles sont qualifiées de "dangereuses". Ainsi en est-il des produits chimiques toxiques et des produits très inflammables ou explosifs.

Des accidents impliquant de tels produits ont eu lieu dans le passé, et il est malheureusement plus que possible que cela se répète dans les années à venir. Les mauvaises expériences du passé - on pense en particulier au déraillement d'un train transportant des matières inflammables et des gaz toxiques à Mississauga en Ontario en 1979 - ont suscité des réactions des gouvernements. L'affaire de Mississauga n'est pas étrangère à l'adoption par le Parlement en 1980, après quelques tentatives infructueuses, de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD).(1) Cette loi et le très volumineux Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD)(2) adopté sous son régime en 1985 constituent maintenant la pièce maîtresse d'un ensemble de règles à suivre lorsque des marchandises dangereuses doivent être transportées par voie aérienne, maritime, ferroviaire ou routière. Cet ensemble de règles a donc

---

(1) S.C. 1980-81-82-83, c. 36; mod. par: S.C. 1980-81-82-83, c. 165, art. 43; S.C. 1983-84, c. 40, art. 73 et numéro 24.

(2) DORS/85-77, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 393; mod. par: DORS/85-314, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 1750; DORS/85-585, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 2938; DORS/85-609, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 2982.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

une application très étendue. L'article 3(1) de la LTMD énonce qu'elle "s'applique à la manutention, à la demande de transport et au transport, à titre onéreux ou gratuit, de marchandises dangereuses, qu'elles aient ou non le Canada comme lieu d'origine ou de destination". Cet énoncé nous amène à faire un rappel du contexte constitutionnel entourant la législation sur le transport des marchandises dangereuses. La LTMD, en effet, est une loi à caractère général pouvant s'appliquer à tous les modes de transport, et, qui plus est, sans distinction selon le caractère intraprovincial ou extraprovincial d'un mode de transport donné. En outre, elle s'applique au transport de marchandises dangereuses par une entreprise commerciale ou par un particulier, tel un consommateur.

Après avoir fait un rappel de l'étendue de l'application de la LTMD et du RTMD, nous nous attacherons à décrire brièvement les exigences réglementaires que les personnes qui s'occupent de cette activité sont désormais tenues d'observer.

L'ÉTENDUE DE L'APPLICATION DE LA LTMD ET DU RTMD

A. Le contexte constitutionnel

Du point de vue constitutionnel, la LTMD n'est pas une loi sur le transport. La compétence sur le transport, en effet, est divisée, sauf en ce qui a trait au transport aérien, selon qu'il s'agit de transport intraprovincial, qui relève des provinces, ou de transport extraprovincial, qui relève du fédéral.(1) Le domaine de l'aéronautique est de compétence fédérale.(2) La LTMD, comme l'a rappelé le ministre des Transports lors de sa comparution devant le Comité sénatorial permanent des transports et communications,(3) est plutôt basée sur le pouvoir du Parlement fédéral de faire des lois pour "la paix, l'ordre et le bon gouvernement". Toutefois, pour ce qui est de l'entrée en vigueur de la LTMD, il est prévu que le ministre des Transports fédéral peut négocier

(1) P.W. Hogg, Constitutional Law of Canada, 2e éd., Toronto, Carswell, 1985, p. 483 à 498.

(2) Ibid., p. 495 à 498.

(3) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 26 mars 1985, p. 1:20.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

des ententes avec les provinces en ce qui concerne les modes de transport intraprovinciaux.(1) A la suite d'une entente avec une province, l'article 32(2) de la LTMD autorise le Cabinet fédéral à proclamer l'entrée en vigueur de la LTMD et du RTMD dans la province concernée. En cas d'impasse, l'article 32(4) prévoit la possibilité pour le gouvernement d'agir unilatéralement:

> Au cas où le Ministre constate, à l'issue de douze mois de négociations ou de tout autre délai qu'il juge convenable, le non-aboutissement, malgré des tentatives sérieuses, des efforts déployés pour conclure avec une province l'accord prévu à l'alinéa 25(1)a), le gouverneur en conseil peut, par proclamation, sur la recommandation du ministre, prendre à l'égard de la province les mesures et les modalités d'entrée en vigueur autorisées, en cas d'accord, par le paragraphe (2).

Dans les faits, le gouvernement fédéral a proclamé l'entrée en vigueur des exigences réglementaires prévues au RTMD le 1er juillet 1985, mais à l'égard des moyens de transport relevant traditionnellement du fédéral. En pratique, le transport routier intraprovincial est le seul mode d'importance qui n'est pas visé.

Cela ne signifie pas que le transport de marchandises dangereuses par route entre deux points situés dans la même province n'est pas réglementé. En fait, il est soumis aux mêmes exigences réglementaires que le transport routier extraprovincial, parce que les provinces ont adopté des lois régissant ce domaine et ont mis le RTMD en vigueur sur leur territoire. Au 1er février 1986, toutes les provinces et les Territoires du Nord-Ouest avaient agi ainsi, et le Territoire du Yukon prévoit faire de même le 1er avril 1986.

La base constitutionnelle sur laquelle les provinces appuient leur intervention dans ce champ d'activité n'est pas leur compétence en matière de transport intraprovincial. Il s'agit plutôt de la compétence en matière d'utilisation des routes provinciales(2) reconnue aux provinces dans l'arrêt Procureur général de l'Ontario c. Winner.(3)

---

(1) LTMD, art. 25(1)a).

(2) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 25 juin 1985, p. 9:19 (témoignage de M. T.D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère [fédéral] des Transports).

(3) (1954) A.C. 541.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Il faut mentionner, en terminant ce bref apeçu du contexte constitutionnel, que l'Alberta et le Québec soutiennent que la législation sur le transport des marchandises dangereuses, tant fédérale que provinciale, appartient bel et bien au droit des transports et, à ce titre, relève de l'un ou l'autre ordre de gouvernement selon que l'activité visée est limitée ou non à des déplacements à l'intérieur d'une province. La conséquence de cette prise de position est que ces deux provinces considèrent que les articles 25(1)a) et 32(2) de la LTMD sont inconstitutionnels et que le gouvernement fédéral ne peut donc pas mettre en vigueur la LTMD à l'égard des modes de transport intraprovinciaux, comme le permettent ces articles. Cela dit, il convient de retenir, pour le moment, que, par l'effet conjugué des législations fédérale, provinciale et territoriale, tout ce secteur d'activité est soumis aux mêmes exigences réglementaires.

B. Les activités assujetties

L'article 3(1) de la LTMD, nous l'avons vu, énonce le principe de l'application de cette loi et du RTMD à la manutention, à la demande de transport et au transport de marchandises dangereuses à titre onéreux ou gratuit. Toutefois, la LTMD prévoit également des exclusions.

Sont de la sorte exclues les activités qui sont sous la seule responsabilité du ministre de la Défense nationale,(1) les demandes de transport et les opérations de manutention ou de transport d'hydrocarbures par canalisation régies par la Loi sur l'Office national de l'énergie, la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz ou par une loi provinciale,(2) et les mêmes activités concernant le transport de marchandises dangeureuses en vrac au sens de la Loi sur la marine marchande du Canada.(3) Peuvent également être exclus la manutention, la demande de transport et le transport pour lesquels un permis de dérogation a été délivré par le ministre ou une personne qu'il désigne.(4) Enfin, le

(1) LTMD, art. 3(3)b).
(2) Ibid., art. 3(4).
(3) Ibid., art. 3(5).
(4) Ibid., art. 3(3)c).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir des exclusions tant à l'égard de la LTMD que du RTMD; ce pouvoir est prévu à l'article 21 de la LTMD:

> 21. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements d'application de la présente loi, en vue, notamment:
> [...]
> e) d'exclure de l'application de la présente loi et de ses règlements ou de certaines de leurs dispositions la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses et de déterminer à cette fin des critères relatifs à la quantité et à la concentration des marchandises, aux circonstances, aux lieux, locaux ou installations, aux objectifs, aux emballages, aux conteneurs ou aux moyens de transport;
>
> f) de préciser la façon de déterminer les quantités et concentrations des marchandises dangereuses exclues en vertu de l'alinéa e);

Les personnes se livrant à des activités qui ne sont pas régies par la LTMD ou le RTMD peuvent toutefois se voir ordonner par le Ministre, aux termes de l'article 28 de la LTMD, de cesser ces activités ou de les mener conformément aux instructions qui leur sont données:

> 28. Dans les cas où ils l'estiment nécessaire pour la protection de la sécurité publique, des biens ou de l'environnement, le ministre ou la personne qu'il désigne peuvent, sous réserve des règlements pris en vertu de l'alinéa 21 r), ordonner à des personnes déterminées qui se livrent à des opérations de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, soit de cesser ces opérations, soit de les mener de la façon requise.

Le gouverneur en conseil a largement utilisé son pouvoir de prendre des règlements pour prévoir des exclusions, puisqu'elles couvrent 14 pages du RTMD. Il faut cependant noter que ces exemptions ne sont souvent applicables que si certaines conditions ayant trait à la sécurité des opérations effectuées sont respectées. Il en est ainsi, par exemple, de l'article 2.29.1 du RTMD:

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

2.29.1 Sous réserve de la partie IX, sont exclus de l'application du présent règlement la manutention, la demande de transport ou le transport d'échantillons d'explosifs uniquement à bord d'un véhicule routier, si les conditions suivantes sont réunies:

a) la quantité de ces échantillons ne dépasse pas:

(i) une quantité nette d'explosifs de 25 kg, ou
(ii) 50 objets, lorsque les explosifs sont contenus dans des objets;

b) les échantillons demeurent en tout temps sous la garde du propriétaire des explosifs ou de son mandataire;

c) aucune autre marchandise dangereuse ne fait partie de la cargaison du véhicule; et

d) le véhicule routier n'est pas un véhicule routier public à passagers.

Le grand nombre d'exclusions ne doit pas faire oublier que le RTMD s'applique à toute personne qui demande le transport d'une marchandise dangereuse ou qui en assure la manutention ou le transport, à moins, justement, d'une exclusion expressément prévue. On peut avoir une idée générale de ce que sont les marchandises dangereuses en consultant l'Annexe de la LTMD.(1) Le RTMD s'applique aux marchandises dangereuses à partir du lieu de fabrication ou d'emballage aux fins d'expédition, jusqu'au lieu de leur déchargement aux fins d'utilisation ou d'élimination. Pour ce qui est des personnes ayant des activités industrielles ou commerciales liées aux marchandises, on peut résumer la situation en disant que la LTMD et le RTMD imposent des obligations légales tant aux transporteurs qu'aux fabricants, expéditeurs, distributeurs et agents intermédiaires.

Il n'est pas nécessaire de participer à une activité industrielle ou commerciale liée aux marchandises dangereuses pour tomber sous le coup du RTMD. On peut, ici encore, se servir des exemptions pour démontrer à quel point son application est étendue. Ainsi, l'article 2.20(1) du RTMD pourrait bien être appelé "l'exemption Winnabago"; il se lit en partie comme suit:

---

(1) Cette Annexe est reproduite à la fin de la présente étude.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

> 2.20(1). [...] sont exclus du présent règlement la manutention, la demande de transport et le transport, par un véhicule routier de type récréatif, des marchandises dangereuses qui sont nécessaires au fonctionnement de ce véhicule ou qui sont destinées à des fins récréatives.

Tout aussi significatif quant à l'étendue de l'application du RTMD est son article 2.21(1) (dans sa version modifiée) qui prévoit les conditions dans lesquelles le consommateur qui achète dans un établissement de vente au détail un produit visé par le règlement et le transporte chez lui n'a pas à observer toutes les exigences légales. Enfin, il vaut la peine de mentionner qu'il y a une exemption pour "les implants ou les prothèses attachées à la personne" qui voyage par avion, navire, train ou véhicule routier.(1)

Ce qui nous amène à traiter du contenu de la LTMD et du RTMD.

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES: LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

A. La LTMD

Bien qu'elle ne contienne elle-même aucune des règles à suivre lors du transport de marchandises dangereuses, la LTMD énonce tout de même certains éléments importants concernant la mise en application de ces règles et la prévention ou la réparation des dommages causés lors d'un incident.

Pour ce qui est des infractions, la LTMD rend illégal le fait d'offrir de transporter, de manutentionner ou de transporter toute marchandise dangereuse, à moins que les dispositions en matière de sécurité soient strictement observées et que les conteneurs répondent aux normes de sécurité prescrites et portent les indications de danger prévues.(2) Il est aussi illégal de fixer une indication de danger réglementaire à un conteneur, à moins qu'il ne soit conforme aux normes de sécurité requises.(3) Ces dispositions s'appliquent à tous les modes de transport dont les normes

---

(1) RTMD, art. 2.3e).

(2) LTMD, art. 4.

(3) Ibid., art. 5.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

de sécurité sont établies aux termes des lois et règlements qui les concernent spécifiquement.

Les infractions peuvent entraîner des sanctions très sévères. Une amende maximum de 50 000 $ pour la première infraction et de 100 000 $ pour les infractions subséquentes peut être imposée.(1) Quiconque est déclaré coupable d'une infraction est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine d'emprisonnement maximale de deux ans.(2) Les poursuites par voie de déclaration sommaire de culpabilité, aux termes de la LTMD, se prescrivent par deux ans(3) à partir de la date de l'infraction. Il est égalemnt prévu qu'on peut se disculper d'une infraction aux termes de cette loi en établissant qu'on a pris toutes les précautions raisonnables pour en observer les dispositions et les règlements.(4)

La LTMD renferme certaines dispositions concernant la responsabilité en cas d'accident. Elle oblige les personnes responsables des marchandises dangereuses à prendre les mesures d'urgence nécessaires pour empêcher ou pour limiter les dégâts ou les blessures causés par des fuites ou des émissions de ces substances.(5) Un inspecteur dûment autorisé peut prendre des mesures analogues lorsque les circonstances le commandent,(6) et il est également habilité à exiger que des mesures d'urgence soient prises par toute personne qu'il estime qualifiée.(7) La personne concernée n'encourt aucune responsabilité personnelle, ni au civil ni au criminel, pour les actes qu'elle accomplit dans ces circonstances.(8)

La LTMD prévoit que la Couronne peut faire les démarches nécessaires pour récupérer les coûts des mesures d'urgence requises auprès

---

(1) Ibid., art. 6(1)a).

(2) Ibid., art. 6(1)b); les infractions à d'autres articles de la LTMD peuvent entraîner une amende maximum de 10 000 $ ou un an d'emprisonnement aux termes de l'article 6(2).

(3) Ibid., art. 6(3).

(4) Ibid., art. 8.

(5) Ibid., art. 17(2).

(6) Ibid., art. 17(3).

(7) Ibid.

(8) Ibid., art. 17(5).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

des personnes qui, par leur faute ou leur négligence, ont causé ou contribué à causer l'accident;(1) en pareil cas, le défenseur est présumé responsable.(2) Donc, si une personne est propriétaire de marchandises dangereuses ou en a la responsabilité, elle est présumée coupable en cas d'accident, sauf si elle peut établir qu'elle s'est conformée à la loi ou aux règlements. Si plusieurs personnes sont impliquées dans un accident, elles sont tenues conjointement responsables des dommages.(3) La période limite pour engager la procédure, conformément aux dispositions de cette loi, est de deux ans à partir de la date de l'incident.(4)

Quant aux règles à suivre dans la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses, elles sont prescrites par le RTMD, adopté par le gouverneur en conseil en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 21 de la LTMD.

B. Le RTMD

Lors de sa comparution devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, le ministre des Transports a expliqué que le but ultime du RTMD est de constituer un régime d'exigences réglementaires uniforme pour les différents modes de transport.(5) Avant le RTMD, divers règlements régissaient le transport des marchandises dangereuses, comme le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses,(5) les articles 38 à 66 du Règlement sur les

---

(1) Ibid., art. 18(1).

(2) Ibid., art. 18(2).

(3) Ibid., art. 18(1).

(4) Ibid., art. 18(7).

(5) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 26 mars 1985, p. 1:13.

(6) DORS/81-951, Gazette du Canada, 1981, Partie II, p. 3525.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

explosifs[1] et le Règlement sur l'emballage des matières radioactives destinées au transport.[2] Ces règlements continuent de s'appliquer et le RTMD y fait parfois référence; c'est le cas par exemple de l'article 5.4(1), qui porte sur les marchandises dangereuses de la classe 7, soit les matières radioactives:

> 5.4(1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, sauf si les indications de danger applicables à ces marchandises sont conformes aux exigences relatives aux indications de danger que prévoit le Règlement sur l'emballage des matière radioactives destinées au transport.

Si ces règlements continuent de s'appliquer, il faut cependant noter que l'article 31 de la LTMD précise qu'en cas d'incompatibilité entre le RTMD et tout autre règlement, c'est le premier qui s'applique. Mais au fur et à mesure que le RTMD sera étoffé, les "anciens" règlements seront remplacés.

Le RTMD contient pour le moment treize parties; une quatorzième, portant sur l'émission de contraventions dans le cas de certaines infractions, devrait éventuellement être ajoutée. Les parties actuellement en vigueur et les annexes forment un document de 521 pages. La partie I contient des définitions. La partie II a trait à l'application du RTMD: c'est là que sont prévues les exclusions. La partie III porte sur la classification des marchandises dangereuses; il est à noter que la classification adoptée est conforme au système élaboré par les Nations unies, à quelques exceptions près. La partie IV prescrit quelle documentation doit accompagner tout transport de marchandises dangereuses. La partie V concerne les indications de danger qui doivent être apposées sur les

---

(1) C.R.C. 1978, c. 599; mod. par: DORS/80-488, Gazette du Canada, 1980, Partie II, p. 2353; DORS/82-779, Gazette du Canada, 1982, Partie II, p. 2837; DORS/82-824, Gazette du Canada, 1982, Partie II, p. 3046; DORS/82-946, Gazette du Canada, 1982, Partie II, p. 3614; DORS/83-851, Gazette du Canada, 1983, Partie II, p. 4150; DORS/84-320, Gazette du Canada, 1984, Partie II, p. 1656.

(2) DORS/83-740, Gazette du Canada, 1983, Partie II, p. 3553, et les errata suivants: Gazette du Canada, 1983, Partie II, p. 3984; Gazette du Canada, 1984, Partie II, p. 1095.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

marchandises et les moyens de transport. Les parties VI, VII et VIII fixent des normes et des règles de sécurité; ainsi, l'article 7.4 interdit "de manutentionner ou de demander de transporter différentes marchandises dangereuses contenues dans un même emballage, si le mélange de ces marchandises dangereuses risque de provoquer une élévation de la température, l'émission de gaz ou un effet corrosif susceptibles d'endommager l'emballage". Ces trois parties sont présentement très rudimentaires.(1) La partie IX traite de la formation que doivent avoir les employés qui s'occupent d'activités liées aux marchandises dangereuses et des rapports qui doivent être faits en cas d'incidents. La partie X porte sur la procédure à suivre lorsque le Ministre ou la personne qu'il désigne émet un ordre en vertu de l'article 28 de la LTMD. La partie XI concerne les permis de dérogation et de niveau équivalent de sécurité. La partie XII exige des personnes qui ne sont pas des résidents du Canada qu'elles désignent un agent canadien si elles veulent manutentionner, demander de transporter ou transporter des marchandises dangereuses au Canada. La partie XIII, enfin, porte sur les fonctions et les pouvoirs des inspecteurs. Les annexes II et III contiennent d'autres exigences réglementaires.

La capacité du RTMD de contribuer à l'amélioration de la sécurité publique a fait l'objet de plusieurs commentaires positifs de la part des témoins qui ont comparu devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui cite dans le rapport qu'il a déposé récemment sur ce sujet le témoignage suivant:

> Je signalerais de nouveau que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses permettra d'améliorer la sécurité en rendant plus sévères les normes d'emballage et de manutention des conteneurs. Il permettra également de créer un système d'identification, lequel minimisera les risques en exigeant peut-être la séparation des marchandises ou en interdisant le transport des substances très dangereuses, en même temps que d'autres

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 2 avril 1985, p. 2:14 (témoignage de M.J. Monteith, directeur, Exigences réglementaires, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

> substances, dans le même véhicule. Mais surtout, il sera possible de savoir exactement quoi faire après qu'un train a déraillé ou qu'un camion a eu un accident. Le règlement n'empêchera pas la voie ferrée de se disloquer à Petawawa. Il n'empêchera pas un camion de déraper sur la glace, un automobiliste de couper la voie à un camion ou un chauffeur de camion de conduire même s'il n'a pas eu suffisamemnt de repos. Il ne permettra pas d'éviter ces accidents du tout. Je crains que la population ne s'imagine qu'un règlement pareil permettra de supprimer tous les risques. Évidemment non, mais, au moins, il permettra de mieux parer aux graves dangers.(1)

Au terme de l'étude qu'il a faite du RTMD, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a toutefois fait remarquer que ce document est très complexe, à tel point que bien des personnes auxquelles ce texte s'applique ne pourront prendre connaissance des exigences réglementaires en lisant le RTMD lui-même. Notant que des dépliants d'information avaient été produits à l'intention de l'industrie, le Comité a recommandé que des programmes d'information destinés au public en général soient mis sur pied. Dans un autre ordre d'idées, le Comité a également recommandé qu'une preuve de solvabilité, sous la forme d'une assurance- responsabilité ou sous toute autre forme satisfaisante aux yeux du Ministre, soit exigée des personnes se livrant à des activités dans ce domaine, conformément au pouvoir conféré à cette fin au Ministre par l'article 19(1) de la LTMD. Le Comité a fixé comme montant 1 million de dollars. Il ne croit pas que cela soit suffisant, compte tenu de la gravité des conséquences financières qui peuvent découler d'un accident impliquant des marchandises dangereuses. Le témoignage des représentants du Bureau des assurances du Canada était toutefois sans équivoque: l'industrie de l'assurance n'est absolument pas en position de fournir une protection supérieure à 1 million de dollars, pas plus d'ailleurs qu'elle n'est prête à émettre de polices d'assurance couvrant les dommages liés à la pollution. Le Comité a donc souligné que l'exigence de fournir une preuve de solvabilité de 1 million de dollars devait être considérée comme une solution

---

(1) Canada, Sénat, Comité permanent des transports et des communications, Sixième Rapport (Transport des marchandises dangereuses), février 1986, p. 11 (extrait du témoignage de M. A.R. MacLaren, directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

temporaire et qu'il fallait trouver des solutions satisfaisantes à ces problèmes.

CONCLUSION

L'adoption de la LTMD et du RTMD constitue un effort de rationalisation de la réglementation du transport des marchandises dangereuses au Canada. Cette rationalisation, comme nous l'avons vu, n'est pas complétée. Il est évident qu'elle doit l'être; sinon, il subsistera un certain éparpillement des règles régissant ce champ d'activité.

Certains problèmes n'étaient pas réglés au moment de l'entrée en vigueur du RTMD et ne le sont toujours pas, comme l'a souligné le Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans son rapport. Nous avons fait état de quelques-uns de ces problèmes.

Il serait sans doute souhaitable que le Parlement, par l'intermédiaire de l'un de ses comités, examine, après une certaine période, comment les choses évoluent. A cet égard, rappelons que l'article 30 de la LTMD exige qu'au début de chaque année, le Ministre dépose devant le Parlement, "dans les meilleurs délais", un rapport sur l'application de cette loi et sur le contrôle de son application. Il serait tout indiqué que le dépôt de ce rapport soit suivi d'un examen global des faits nouveaux survenus en ce qui a trait à la rationalisation de la réglementation et à la solution des problèmes restés en suspens au moment de l'adoption du RTMD.

ANNEXE

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES(1)

Classe 1—Explosifs, y compris les explosifs au sens de la *Loi sur les explosifs*

Classe 2—Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température

Classe 3—Liquides inflammables et combustibles

Classe 4—Solides inflammables; matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables

Classe 5—Matières comburantes; peroxydes organiques

Classe 6—Matières toxiques et matières infectieuses

Classe 7—Matières radioactives et substances réglementées, au sens de la *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique*

Classe 8—Matières corrosives

Classe 9—Produits, matières ou organismes dont la manutention, la demande de transport ou le transport présentent, de l'avis du gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou des menaces pour l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe

(1) Loi sur le transport des marchandises dangereuses, S.C. 1980-81-82-83, c. 36, Annexe.